

DanLink er aktuelle, typisk er tungt masse gods. Der forventes således ved forbindelsens åbning en 15 procents vækst i vognantallet voksende til ca. 30 pct. i 1990.

Det samlede DanLink projekt forventes at skabe et indtægtsgivende og konkurrencedygtigt alternativ til den transittrafik, der i dag går på lastbil gennem Danmark, men ikke giver indtægter, der står mål med de hermed forbundne omkostninger og ulemper.

DanLink spiller en meget væsentlig rolle i det nordiske transportnet. DanLink indgår i den af Nordisk Råd på sessionen i 1985 vedtagne handlingsplan for økonomisk udvikling og fuld beskæftigelse.

Med DanLink forventes der omkring 1990 årlige valutaindtægter på godstransporten på ca. 200 mill. kr., hvilket er ca. 70 mill. kr. mere end dagens niveau. Såfremt DanLink ikke etableres, må det påregnes, at der fra Sverige vil blive etableret en godsroute direkte til Vesttyskland, og DSB må på den baggrund regne med faldende godsindtægter, og en væsentlig reduktion af beskæftigelsen ved den internationale godstrafik.

Flytningen af jernbanegodsoverførslen fra Helsingør til Københavns frihavn medfører en reduktion i beskæftigelsen i Helsingør på ca. 110 heltidsbeskæftigede, hvilket dog mere end opvejes af merbeskæftigelsen i frihavnen som udgør ca. 60 heltidsbeskæftigede samt i Rødby, hvor der bliver tale om ca. 85 ekstra heltidsbeskæftigede. Den samlede merbeskæftigelse forventes således at udgøre ca. 35 heltidsbeskæftigede.

Foruden de her nævnte aspekter har DanLink også mere lokalt prægede konsekvenser. I København vil DanLink således bidrage til aktivitet og indtægter i Københavns havn, som Københavns havnevesen har lagt stor vægt på.

I Helsingør vil den noget trængte trafikafvikling i og omkring havneområdet blive aflastet, og Helsingør vil – som også beboerne langs Kystbanen – få glæde af en miljømæssig aflastning i forbindelse med godstrafikkens omlægning.

I Københavns og Frederiksberg kommuner kan der imidlertid blive tale om lokale problemer med støj som følge dels af ruteomlægningen, dels af den forventede vækst i mængden af gods. De skridt, der vil blive taget for at imødegå gener af denne art, omtales nedenfor.

Aktuelt er situationen den, at de investeringer, der skal foretages på svensk og tysk side, afholdes planmæssigt.

Statens Järnvägar, SJ, har således i foråret bestilt en ny godsfærge, som er under bygning på et

norsk værft. Prisen er omkring 200 mill. svenske kroner. Samtidig er Helsingborg havn i fuld gang med anlægsarbejder, som bl.a. omfatter det nødvendige færgeleje. Der skal ialt i Helsingborg by investeres omkring 600 mill. svenske kroner, hvoraf havneinvesteringen udgør ca. 120 mill. svenske kroner i prisniveau 1/1 1984. Alt tyder på, at både færgen og færgelejet vil være klar til brug den 1. juni 1986.

Den nye tyske færge til godt 100 mill. DM vil være klar til indsættelse den 1. juni 1986, men vil dog i modsætning til de svenske investeringer kunne nyttiggøres fra denne dato uafhængigt af færgelejet i frihavnen.

På dansk side har finansudvalget den 25. juni 1985 tiltrådt, at DSB kan trække 150 mill. kr. på investeringspuljen – fordelt med 75 mill. kr. i 1985 og 75 mill. kr. i 1986 – til finansiering af den danske færge til indsættelse mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

DSB har i overensstemmelse hermed indkøbt en brugt svensk færge, Scandic Wasa, som vil blive ombygget på dansk værft. Bemyndigelse til afholdelse af udgifterne hertil vil blive søgt ved aktstykke til folketingets finansudvalg.

DSB har endvidere i 1985 anlagt og ibrugtaget et nyt bilfærgeleje i Rødby, som aflaster de kombinerede lejer for færger, der både medfører tog og biler.

Anlægsarbejderne i forbindelse med færgelejeombygningen i frihavnen, hvortil der på finansloven for 1986 er afsat midler, har imidlertid ikke kunnet igangsættes. Dette beror på, at der ikke foreligger nogen endelig vedtaget lokalplan fra Københavns kommune, og er samtidig baggrunden for fremsættelsen af dette lovforslag.

Københavns kommune har efter ønske fra DSB igangsat lokalplanprocedure for frihavnsterminalen. Et forslag til lokalplan blev vedtaget i borgerrepræsentationen den 27. juni 1985 og sendt til offentlig høring den 30. juli 1985. Fristen for indsigelser var i første omgang fastsat til den 31. oktober 1985, men blev på udløbsdatoen forlænget med to måneder til den 31. december 1985.

Formelt kunne en endelig vedtagelse af lokalplanforslaget ske umiddelbart efter den 1. februar 1986. Intet tyder imidlertid på, at dette vil ske, ligesom der ikke er tegn på, at der vil kunne opnås endelig overensstemmelse mellem Københavns kommune og staten om de vilkår vedrørende støjbeskyttelse og andre forhold udenfor lokalplanområdet, som den endelige vedtagelse af lokalplanforslaget gøres betinget af.